Deutscher Bundestag **Drucksache 17/5024**

17. Wahlperiode 14. 03. 2011

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Ute Kumpf, Gustav Herzog, Uwe Beckmeyer, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD – Drucksache 17/4907 –

Sicherstellung des Neckarausbaus als ökologische Alternative zum Güterverkehr auf der Straße

Vorbemerkung der Fragesteller

Am 26. November 2007 gaben Bund und Land gemeinsam den Startschuss für die Schleusenverlängerung am Neckar. Denn nur mit dieser Maßnahme wird der Neckar für moderne Güterschiffe mit einer Länge bis zu 135 Metern zwischen Mannheim und Plochingen schiffbar.

Das damals SPD-geführte Bundesministeriums für Bau und Stadtentwicklung hatte Gelder für die Verlängerung und Sanierung der Neckarschleusen zugesagt. Insgesamt sind 650 Mio. Euro für den gesamten Neckarausbau, die Instandsetzung der Schleusen und Wehre, Fischtreppen und Schleusenverlängerung eingeplant. Die Verlängerung der Schleusen ist mit 170 Mio. Euro angesetzt.

Die Planung sieht an jeder Staustufe die Verlängerung einer Schleusenkammer vor, so dass auch die 135 Meter langen Schiffe die 27 Staustufen passieren können. Eine Steigerung der Transportkapazität um 30 Prozent pro Schiff ist möglich. Viele Schleusen müssen nicht nur verlängert, sondern auch von Grund auf saniert werden, um einen sicheren Betrieb der bis zu 90 Jahre alten Schleusen zu gewährleisten.

Die bisherigen Planungen des Bundes sehen vor, dass die Schleusen am Neckar nach dem Kriterium der Notwendigkeit der Instandsetzung ertüchtigt werden. Mit der Instandsetzung soll auch jeweils die Verlängerung der Schleusen erfolgen. Instandsetzung und Verlängerung der Schleuse zeitlich zu trennen ist wirtschaftlich nicht zu vertreten.

Kommt diese Verlängerung nicht, wie von der schwarz-gelben Bundesregierung mit der Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung geplant, wäre zum einen eine erkleckliche Summe seit 2007 umsonst verbaut. Zum anderen würden die Neckarhäfen mittelfristig von den großen Seehäfen Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen abgeschnitten.

Allein die Gütermenge für die Einsparpläne zu nehmen, greift zu kurz. Die gesamtwirtschaftlichen Vorteile und die Kosten-Nutzen-Rechnung müssen mit einbezogen werden ebenso wie ökologische und verkehrsstrategische Überle-

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 10. März 2011 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

gungen. Die Verkehrsbelastung der Metropolregion Stuttgart durch den Güter- und Personenverkehr, Stichwort Feinstaubbelastung, hat bereits heute die Grenzen des Zumutbaren erreicht.

Im Generalverkehrsplan Baden-Württemberg 2010 des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr Baden-Württemberg heißt es „Der Bund ist aufgefordert, sicherzustellen, dass stets alle notwendigen Ausbauten der Wasserwege und Schleusen entlang der Bundeswasserstraßen durchführt werden und eine regelmäßige Unterhaltung gewährleistet ist. Das Land wird sich insbesondere intensiv dafür einsetzen, dass die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung das Projekt Neckarschleusenausbau schnellstmöglich, spätestens aber bis 2025 abschließt.“

1. Gehört der gesamte Ausbau der 27 Neckarschleusen, wie er von der letzten Bundesregierung im Investitionsrahmenplan zugesichert wurde, zu den laufenden Investitionsprojekten, oder wird die Bundesregierung den Ausbau der Neckarschleusen südlich von Heilbronn aufgrund einer Zuteilung dieses Streckenabschnittes zum Ergänzungs- und Nebennetz aufgeben?

Das Ziel der Bundesregierung am Neckar ist es, durch Ersatz- und Erweiterungsinvestitionen an Wehren und Schleusen einen wettbewerbsfähigen Wasserstraßentransport mit modernen Güterschiffen zu ermöglichen.

Vor dem Hintergrund der Haushaltskonsolidierung und der Konkurrenz durch andere prioritäre Projekte müssen Überlegungen angestellt werden, wie die einzelnen Projektabschnitte am Neckar so umgesetzt werden, dass ein sinnvoller Nutzen in vertretbaren Zeiträumen für die Region eintritt. Hierbei ist auch die Reihenfolge der Maßnahmen anhand zustandsbedingter, verkehrlicher und planerischer Kriterien festzulegen. Die Maßnahmen zum Substanzerhalt haben dabei Priorität. Die Überlegungen hierzu sind nicht abgeschlossen.

Ferner hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) dem Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages am 26. Januar 2011 ein Konzept zur Modernisierung der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) vorgelegt. Kernelement dieses Konzeptes ist die Neustrukturierung des Netzes der Bundeswasserstraßen, nach der sich zukünftig auch die Aufgabenerledigung der WSV bei Ausbau, Betrieb und Unterhaltung richten wird. Aufgrund der begrenzten Ressourcenausstattung der WSV ist die beabsichtigte Konzentration der zukünftigen Aufgabenerledigung unausweichlich.

Das Konzept beschreibt zunächst abstrakt – getrennt für den Binnen- und Küstenbereich – die Kriterien, nach denen einzelne Wasserstraßen den jeweiligen Kategorien der neuen Netzstruktur zugeordnet werden. An Wasserstraßen mit hoher Verkehrsbedeutung wird zukünftig neben dem Ausbau auch der Betrieb und die Unterhaltung intensiviert. Voraussetzung dafür ist allerdings, dass bei Wasserstraßen mit geringer oder sogar fehlender Verkehrsfunktion die Aufgabenerledigung reduziert bzw. eingestellt wird.

Zunächst werden dabei die einzelnen Wasserstraßen den Netzkategorien zugeordnet und im Anschluss daran dann die netzbezogene Aufgaben- und Personalstruktur und die sich daraus ergebenden Konsequenzen für die Aufbauorganisation der WSV festgelegt.

Im April wird das BMVBS dazu dem Haushaltsauschuss des Bundestages einen weiteren Bericht vorlegen. Daher sind derzeit weitergehende Angaben nicht möglich.

2. Welche Verkehrsprognosedaten liegen den Berechnungen des Bundesverkehrsministeriums zu Grunde, und von welcher Auslastung der einzelnen Abschnitte des Neckars gehen die verwendeten Verkehrsprognosedaten aus?

Für den Neckar wurde das Gutachten „Entwicklungspotenziale von Güterschiffen über 110 m Länge (Langfristprognose 2025) und Bewertung erwogener Ausbaumaßnahmen am Neckar (Schleusenkammerverlängerung)" aus dem Jahr 2006 zu Grunde gelegt. Dies weist für den Neckar bis Heilbronn eine Güterverkehrsmenge von 9,8 Mio. t/Jahr, für den Abschnitt bis Stuttgart eine Güterverkehrsmenge von 4,3 Mio. t/Jahr und für den Abschnitt bis Plochingen eine Güterverkehrsmenge von 1,6 Mio. t/Jahr aus.

3. Welche Gutachten sind der Bundesregierung bekannt, die sich mit der Erhöhung der Güterleistung auf dem Neckar beschäftigen, und zu welchen Schlussfolgerungen kommen diese?

Der Bundesregierung sind folgende Gutachten bekannt:

– Gesamtwirtschaftliche Bewertung erwogener Wasserstraßenprojekte, Teilbericht Einsatz von 135 m Schiffen auf dem Neckar (W02) aus dem Jahr 2002
– Entwicklungspotenziale von Güterschiffen über 110 m Länge (Langfristprognose 2025) und Bewertung erwogener Ausbaumaßnahmen am Neckar (Schleusenkammerverlängerung) aus dem Jahr 2006.

Die Gutachten kommen jeweils zu dem Schluss, das die Gütermengen im Prognosejahr im Vergleich zum jeweiligen Basisjahr steigen werden.

4. Ist der Bundesregierung die Prognose des Landes Baden-Württemberg im Rahmen des Generalverkehrswegeplans 2010 bekannt, wonach die Häfen in Baden-Württemberg ein zusätzliches Potenzial von 80 Prozent ausweisen?

Ja. Der Generalverkehrswegeplan des Landes Baden-Württemberg ist unter www.uvm.baden-wuerttemberg.de/servlet/is/66267/GVP2010.pdf einsehbar.

5. Wurde das vorgelegte Konzept des Bundesverkehrsministeriums zur Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes mit der Landesregierung Baden-Württemberg abgesprochen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

6. Welche Verträge wurden zwischen dem Land Baden-Württemberg und dem Bund zum Neckarausbau abgeschlossen?

Im Jahr 2007 wurde eine Verwaltungsvereinbarung über die „Verlängerung der Neckarschleusen zwischen Mannheim-Feudenheim und Plochingen" abgeschlossen.

7. Welche Veränderungen gab es, die das Bundesverkehrsministerium jetzt dazu bewogen haben, auf den Schleusenausbau zu verzichten, im Vergleich mit der Situation des Jahres 2006?

8. Welche Gründe hat die Bundesregierung, den Ausbau der Neckarschleusen infrage zu stellen und von dem geplanten schrittweisen Ausbau in Verbindung mit der Sanierung der Neckarschleusen in den nächsten 15 Jahren Abstand zu nehmen?

9. Was bedeutet eine Rücknahme des Ausbaus der Schleusenverlängerung aus Sicht der Bundesregierung für Baden-Württemberg in ökologischer und in ökonomischer Hinsicht?

Die Fragen 7 bis 9 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

10. In welcher Höhe hat das Land Baden-Württemberg seit 2007 Landesmittel in die Maßnahmen entlang des Neckars investiert (z. B. Personalkosten für Planungsleistungen)?

Das Land Baden-Württemberg stellt dem Amt für den Neckarausbau in Heidelberg (ANH) seit dem 1. Januar 2008 fünf Landes-Beamte/-Tarifbeschäftigte zur Verfügung.

Weiterhin stellt das Land dem ANH seit 2009 zehn Stellen zur Verfügung. Für die auf diesen Stellen eingestellten Mitarbeiterinnen/Mitarbeiter hat das Land Baden-Württemberg in der Zeit vom 1. September 2009 bis 30. November 2010 insgesamt 423 752,50 Euro an Personalkosten erstattet. Die Erstattung für den Monat Dezember 2010 wird erst mit dem 1. Quartal 2011 geltend gemacht.

Somit stellt das Land Baden-Württemberg insgesamt 15 Beschäftigte/Stellen dem ANH zur Verfügung.

11. Wann wurde die baden-württembergische Landesregierung darüber informiert, dass der Neckar in unterschiedliche Netzkategorien eingeteilt wird?

12. Wann gedenkt die Bundesregierung, Verhandlungen mit der baden-württembergischen Landesregierung über die unterschiedlichen Streckenabschnitte und Maßnahmen aufzunehmen?

13. Welcher wirtschaftlicher Schaden würde für das Land Baden-Württemberg durch den Nichtausbau der Neckarschleusen entstehen?

14. Wie wird sich der Nichtausbau der Schleusen südlich von Heilbronn auf das Güterverkehrsaufkommen auf dem Neckar auswirken?

Die Fragen 11 bis 14 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

15. Wie sehen die konkreten derzeitigen und prognostizierten Auslastungszahlen der einzelnen Streckenabschnitte aus?

Es wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

16. Wie viele Ersatzinvestitionen wurden in Verbindung mit Schleusenverlängerungen im Verlauf des Neckars bereits begonnen?

Zurzeit erfolgt die Grundinstandsetzung der rechten Schleusenkammer Guttenbach (Abschluss der Baumaßnahme voraussichtlich Mitte 2011).

In Vorbereitung sind die Ausschreibungen für den Ersatz der Schleusentore und der Antriebstechnik an folgenden Schleusen:

– Rechte Schleusenkammer Feudenheim (Veröffentlichung 18.März 2011),
– Linke Schleusenkammer Neckargemünd (Veröffentlichung April 2011),
– Linke Schleusenkammer Hirschhorn (Veröffentlichung Mitte 2011) und
– Rechte Schleusenkammer Obertürkheim (Veröffentlichung Mai 2011).

Es laufen zurzeit die Planungsleistungen zum

– Ausbau/Sicherung der Liegestelle im Unterwasser der Schleuseanlage Feudenheim (Scopingtermin: Dezember 2008),
– Umbau der linken Kammer und zur Verfüllung der mittleren Kammer der Schleusenanlage Feudenheim (für beides liegt seit Herbst 2010 die Plangenehmigung vor),
– Grundinstandsetzung und Verlängerung der linken Schleusenkammer Schwabenheim mit Ausbau/Sicherung des unteren Vorhafens (technischer Teil der Scopingunterlagen wird zurzeit erstellt),
– Grundinstandsetzung und Verlängerung der rechten Schleusenkammer Gundelsheim mit Neubau einer Fischaufstiegsanlage (Scopingtermin: 30. September 2010),
– Grundinstandsetzung und Verlängerung der rechten Schleusenkammer Kochendorf mit Ausbau/Sicherung des unteren Vorhafens und Neubau einer Fischaufstiegsanlage (Scopingtermin: Juli 2008),
– Grundinstandsetzung der linken Schleusenkammer Lauffen,
– Neubau einer Fischaufstiegsanlage in Lauffen als Kompensationsmaßnahme gemäß Verwaltungsvereinbarung Bund/Land BW vom August 2008,
– Grundinstandsetzung der rechten sowie Grundinstandsetzung und Verlängerung der linken Schleusenkammer Besigheim,
– Beton- und Baugrunduntersuchungen für die Grundinstandsetzung der linken sowie Grundinstandsetzung und Verlängerung der rechten Schleusenkammer Hessigheim,
– Grundinstandsetzung der linken Schleusenkammer Aldingen,
– Grundinstandsetzung und Verlängerung der rechten Schleusenkammer Aldingen mit Ausbau des unteren und Ausbau/Sicherung des oberen Vorhafens (Scopingtermin: 17. November 2010).

17. Welche Baumaßnahmen wurden zwischen 2007 und heute entlang des Neckars begonnen bzw. fertiggestellt?

Betonuntersuchungen sind bereits an den Schleusenanlagen Feudenheim, Schwabenheim, Kochendorf, Lauffen, Besigheim, Hessigheim, Aldingen und Hofen durchgeführt worden.

Baugrundaufschlussbohrungen sind bereits an den Schleusenanlagen Feudenheim, Kochendorf, Lauffen, Besigheim, Hessigheim und Aldingen durchgeführt worden.

Zurzeit erfolgt die Grundinstandsetzung der rechten Schleusenkammer Guttenbach (siehe auch Antwort zu Frage 16).

18. In welcher Höhe wurden seit dem Beginn der Schleusenverlängerungen und -ausbauten Bundesmittel bereits investiert bzw. ausgeschrieben?

Für die Grundinstandsetzung und/oder Verlängerung von insgesamt 15 Schleusenkammern hat das ANH Mitte 2010 Ingenieurleistungen i. H. v. 26,5 Mio. Euro beauftragt. Diese Leistungen umfassen im Wesentlichen alle Leistungsphasen der HOAI. Folgende Schleusenanlagen werden von diesem Auftrag erfasst: Umbau/Instandsetzung der linken Schleusenkammer Feudenheim, Verfüllen der mittleren Schleusenkammer Feudenheim, Grundinstandsetzung (GI) und Verlängerung der rechten Schleusenkammer Kochendorf, GI und Verlängerung der linken und rechten Schleusenkammer Lauffen (Verlängerung nur der rechten Kammer), GI und Verlängerung der linken und rechten Schleusenkammer Aldingen (Verlängerung nur der rechten Kammer) sowie GI und Verlängerung der linken und rechten Schleusenkammer Besigheim (Verlängerung nur der linken Kammer), optional GI und Verlängerung der linken Schleusenkammer Schwabenheim, optional GI und Verlängerung der rechten Schleusenkammer Gundelsheim, optional GI und Verlängerung der linken und rechten Schleusenkammer Horkheim (Verlängerung nur der rechten Kammer), optional GI und Verlängerung der linken Schleusenkammer Pleidelsheim (Verlängerung nur der rechten Kammer), optional GI und Verlängerung der linken Schleusenkammer Untertürkheim.

Die Beauftragung der zugehörigen Prüfingenieurleistungen wird zurzeit in der Wasser- und Schifffahrtsdirektion (WSD) Südwest geprüft. Die Gesamtleistung umfasst eine Summe von 1,8 Mio. Euro.

Für die Ingenieurleistungen sowie die Baugrundaufschluss- und Betonuntersuchungen wurden in den Jahren 2009 und 2010 bereits 3,4 Mio. Euro bezahlt.

Die Grundinstandsetzung der rechten Kammer der Schleuse Guttenbach hat bisher 6,5 Mio. Euro gekostet.

19. Wie sieht die Bundesregierung die Politik der baden-württembergischen Landesregierung, die seit Jahren darauf drängt, zur höheren Auslastung des Neckars, die Nachtschleusung einzuführen?

20. Würde eine dadurch geschaffene höhere Auslastung zur Freigabe der geplanten Mittel aus dem Investitionsrahmenplan führen?

21. Wie beurteilt die Bundesregierung die Bedeutung der 27 Neckarschleusen angesichts des vom Bundesverkehrsministeriums mit 7 Mio. Euro geförderten Bau des Containerterminals in Heilbronn?

Die Fragen 19 bis 21 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

22. Welche Produktivitätserhöhung (Tonnage und Container) ist durch die Verlängerung der Neckarschleusen zu erreichen?

Die Gutachten des BMVBS betrachten die Güterverkehrsmenge bzw. die Güterverkehrsleistung auf bestimmten Wasserstraßen bzw. Wasserstraßenabschnitten. In wie weit damit eine Produktivitätssteigerung bei ansässigen Unternehmen einhergeht, ist nicht bekannt.

23. Wie beurteilt die Bundesregierung den Anstieg des Containerverkehrs auf dem Neckar in den letzten Jahren?

Der Anstieg der Containerverkehre auf dem Neckar wird von der Bundesregierung positiv beurteilt.

24. Befürchtet die Bundesregierung, dass die Auslastung des Containerterminals abnehmen wird, wenn flussabwärts kein Ausbau stattfinden wird?

Nein.

25. Sieht die Bundesregierung den verkehrspolitischen Anspruch, mehr Güterverkehr auf die Wasserstraße zu verlagern, durch die Infragestellung des Ausbaus in Gefahr?

Es wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

26. Hat die Bundesregierung in ihren Beurteilungen der Mengenentwicklung berücksichtigt, dass in den Jahren 2008, 2009 und 2010 das Aufkommen der Güter durch die Finanz- und Wirtschaftskrise beeinträchtigt wurde?

Nein, das verwendete Gutachten stammt aus dem Jahr 2006 (vgl. Antwort zu Frage 2).

27. In welchem Umfang ging in der gleichen Zeit der Lkw-Verkehr auf den Straßen und der Schiene zurück?

Der LKW-Verkehr auf den Straßen ging im Jahr 2009 um 10 Prozent im Vergleich zum Jahr 2008 zurück. Zahlen für das komplette Jahr 2010 liegen beim Statistischen Bundesamt noch nicht vor.

LKW-Verkehr auf der Schiene findet nicht statt.

28. In welcher Höhe wurden die Investitionen (Haushaltsmittel) in die Binnenwasserstraßen in den letzten Jahren 2005 bis 2010 gesteigert (bitte tabellarisch aufführen und dabei die jeweiligen Finanzanteile aus den Einnahmen aus der Lkw-Maut getrennt darstellen)?

Ergebnisse in Mio. Euro	2005	2006	2007	2008	2009*	2010*	2011*	2012**
Investitionen gemäß Haushaltssystematik	611	590	681	811	1 104	1 041	1 097	883
davon Maut	312	227	265	369	442	380	0	0

* in 2009 bis 2011 inkl. Konjunkturprogramme
** entspr. Mittelfristplanung der Bundesregierung

29. Seit wann – und aus welchen Gründen – werden die Einnahmen aus der Lkw-Maut nicht mehr für Investitionen in die Binnenwasserstraßen und die Schiene verwendet?

30. Wie hoch wäre der Zufluss aus den Lkw-Mautmitteln gewesen, wenn es bei dem bisherigen Mautverteilungssystem geblieben wäre?

Die Fragen 29 und 30 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Ab dem Haushaltsjahr 2011 fließen die Mautmittel ausschließlich dem Verkehrsträger Straße zu (geschlossener Finanzierungskreislauf). Zum Ausgleich werden im gleichen Umfang konventionelle Haushaltsmittel der Bundesfernstraßen anteilig in die Sachkapitel der Wasserstraßen und der Schiene umgeschichtet. Die Finanzlinien werden dadurch nicht verändert.

31. Für welche Schleusenabschnitte wurden Planungs- und Ingenieurleistungen durch das Amt für Neckarausbau Heidelberg zur Sanierung und zum Ausbau der Neckarschleusen in Höhe von 26,5 Mio. Euro bereits vergeben (Bezug: Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Dr. Andreas Scheuer in der Fragestunde am 9. Februar 2011, Plenarprotokoll 17/89)?

Es wird auf die Antwort zu Frage 18 verwiesen.

32. Mit welchem zusätzlichen Güterverkehr ist auf den Straßen in Baden-Württemberg durch den Nichtausbau des Neckars zu rechnen, unter der Annahme der Tatsache, dass Schiffe von den Häfen in Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam (ARA-Häfen) in Zukunft nicht mehr 110, sondern 135 Meter lang sind?

33. Bis wann ist damit zu rechnen, dass die Binnenschiffflotte mit einer Schiffslänge von 135 Metern (Europaschiff) den Neckar bis Plochingen befahren können?

34. Wie beurteilt die Bundesregierung die Zukunftschancen des Plochinger Hafens – unter der Annahme, dass in den nächsten Jahren die Schiffe der Binnenschiffflotte auf 135 Meter verlängert werden – jeweils für die Szenarien mit Ausbau der Neckarschleusen und ohne Ausbau der Neckarschleusen?

35. Welche personellen Konsequenzen würde der Stopp der Neckarschleusenverlängerung für die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd-West und die Wasser- und Schifffahrtsämter entlang des Neckars haben?

36. Wird das Amt für Neckarausbau Heidelberg aufgelöst?

37. Wie viel Personal würde reduziert und versetzt?

38. Wird es eine Entschädigung bei den Personalkosten für das Land Baden-Württemberg geben?

Die Fragen 32 bis 38 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333